MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 24. **Lørdag den 6. Oktober 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Verte!

OFFICIEL MEDDELELSE

Statistik over Befordringsulykker i Danmark

Januar 1906

Art	Ulykker		Tilskadekomne			
	Antal	Ialt	Saarede	Ialt	Dræbte	Ialt
I. **Hestevogne:**						
a) Løbske Heste	16		11			
b) Overkørsler	2		2			
c) Væltede Vogne	6		4		2	
d) Sammenstød mellem 2 Vogne	2	26		17		2
II. **Automobiler:**						
a) Overkørsler	1	1				
III. **Cycler:**						
a) Overkørsler	1		1			
b) Væltede Cycler	2	3	2	3		
IV. **Sporvogne:**						
a) Overkørsler	2		2			
b) Spring af eller paa	1		1			
c) Af Spor	1	4		3		
V. **Jernbaner:**						
a) Spring paa Lokomotiv	1	1	1	1		
VI. **Hestevogn og Sporvogn:**						
a) Sammenstød	1	1				
VII. **Hestevogn og Automobil:**						
a) Heste sky for Automobil	2	2	1	1		
Ialt		38		26		2

Til vore Lovgivere!

Det er jo ikke i denne, men i næste Rigsdagssession, at den danske Automobillov skal tages op til fornyet Drøftelse. Den mellemliggende Tid vil være opfyldt af andre Arbejder paa Lovgivningens Omraade; men derfor behøver den ikke at gaa aldeles tilspilde for Automobillovens Fremme.

Tværtimod, den vil være en Overvejelsens og Modningens Tid, i hvilken De forhaabentlig vil faa Deres hidtil vaklende og ubestemte Anskuelser angaaende Automobilloven befæstede i disses Favør.

At skaffe Dem de hertil fornødne Oplysninger og Materialer er vor Opgave.

Man hører ofte fra visse Sider fremsat den Paastand, at Automobilsagen i Virkeligheden slet ikke er af saa stor Betydning og langtfra fortjener al den Opmærksomhed, man viser den.

Vi tror, at denne Anskuelse er bundforkert.

Alene det, at den danske Regering og Rigsdag Gang efter Gang tager Automobilspørgsmaalet op til fornyet Behandling, stadig uden at komme til en endelig Beslutning, er for den uhildede Iagttager et sikkert Tegn paa, at Sagen ikke er af saa ganske ringe Betydning og tillige har sine vanskelige Sider.

Men løfter man Blikket lidt højere og ser ud over vor egen begrænsede Horisont, opdager man i alle Lande, hos de ledende Kredse, en rastløs Iver og usvækket Opmærksomhed for det nye

Befordringsmiddel, som fra Dag til Dag gør sig stærkere gældende som et uundværligt Led i den moderne Trafik og som en saare betydningsfuld Gren af den nationale Industri.

Ganske vist, som Forholdene for Øjeblikket er herhjemme, er det kun et lille Mindretal, som er i Stand til at nyde et meget betinget Gode af Automobilerne, og det kunde derfor synes retfærdigt, at dette Mindretal maatte bøje sig for Stemningen hos det store Flertal, den saakaldte „vejejende" Landbefolkning, hos hvem man fra forskellige Sider — og ikke mindst gennem enkelte Dagblade — søger at vedligeholde en kunstig Skræk og Misstemning mod Automobilerne.

Men hvor ligger Skylden for disse Forhold? Uden Tvivl i de enestaaende haarde Lovbestemmelser for Automobilkørslen, som til Punkt og Prikke umuliggør enhver rationel Udnytning af de mekaniske Køretøjer, og derved for bestandig henviser dem til at være Luksusgenstande for de mere velhavende.

Paa disse Blade skal vi søge at paapege alle de Misforstaaelser, som her i Danmark gør sig gældende overfor Automobilerne, vi skal skaffe Oplysninger om Automobilismens Stilling og Anvendelse i fremmede Lande, og vi skal meddele disse Landes Love og Reglementer for Automobilkørslen.

Derfor beder vi Dem: opbevar disse Blade og benyt en ledig Time til at se dem igennem. De vil da sikkert deraf kunne øse fornødent Kendskab til at fælde en endelig og begrundet Dom over Automobilerne i fuld Overensstemmelse med deres i Sandhed store og vigtige Betydning som Fremskridt i Kulturen. *Red.*

Den franske Rigsdag.

De, som har Automobil....

Bladet „*Cri de Paris*" skildrer de franske Politikeres Stilling til Automobilet paa følgende Maade:

„Automobilerne mangler ikke hverken i Deputeretkamret eller i Senatet.

Først og fremmest er der de fleste af Ministrene. De er begejstrede for dette hurtige Befordringsmiddel, og de har næsten alle ombyttet den gode, gamle Coupé eller den forældede Viktoria, som hørte med til deres Ministerium, med en god Maskine. Det er vistnok kun *Thomson*, som bliver tro mod Hesteracen og gærne viser sig i Landauer, som om han kørte til Bryllup. Derimod er *Barthou*, *Etienne* og *Clémenceau* ivrige Tilhængere af Tøf-Tøf'en. Paa denne Maade gennemføres Statens Sager meget hurtigere og maaske ogsaa mere flot.

Berteaux har naturligvis Automobil, *de Dion* ligeledes. Afdøde *Archdeacon* mødte altid i Rigsdagen i en smuk hvidlakeret Motorvogn. *Gaston Menier* ejer flere Automobiler; *Schneider* fra Creusot ligeledes; men da han aldrig møder i Kammeret, ser man dem ikke paa quai d'Orsay.

Saa er der *Louis Dreyfus*, *Gast.* Der var ogsaa *Jaluzot*, som indtil . . . .

Men Forgaarden til Deputeretkamret er altfor lille til at Automobilerne kan holde der ret længe. Man lader dem derfor køre hen og vente længere borte paa Kajen, saa at man vanskeligt med et Øjekast kan overbevise sig om alle de parlamentariske Rigdomme.

I Senatet derimod kan d'Hrr.'s Køretøjer magelig finde Plads i Marie de Medici's vældige Gaard, og man kan med Fornøjelse konstatere, at det er et stort Antal af Republikkens gamle Tjenere, som har Raad til ikke at gaa tilfods.

Iblandt de gode magelige Motorvogne med lavt Fodbrædt for at lette Opstigningen, holder *Rouvier*'s, General *Billot*'s, *Magnin*'s Automobil o. s. v.

Naar Mødet er hævet, sætter alle disse Automobiler sig i Bevægelse paa en Gang, og man tror at se Starten til et Væddeløb: „*la Coupe du Sénat*".

Men selv om ikke alle Deputerede og Senatorer ejer Automobiler, er der dog meget faa af dem, som ikke i Ferien har nydt Glæden ved at køre hurtigt. De har altid mere velhavende Venner eller Bekendte, som med Fornøjelse tager Hr. Rigsdagsmanden med paa en Udflugt eller en Rejse. Man ser dem klavre ud ved Strandhotellerne og Badestederne, iført Støvfrakker og prydet med Støvbriller som simple Millionærer.

Hvilket beviser, at Sympatien for det lovgivende Personale udvikler sig fra Dag til Dag blandt de rige Klasser, trods Socialismens Tendenser.

Har man ikke set *Combes*, selve *Combes* køre i et meget elegant Køretøj ført af en Mekaniker, som saa ud som om han tjente hos Prinsen af Wales!

Automobil og Sporvogn.

Storstadstrafikkens Farer.

(Efter Allg. Automobil-Z., Wien.)

(Som Læserne vil bemærke, regner Forfatteren med østerrigske Forhold, hvor Kørsel i *venstre* Side er politimæssig foreskrevet. Det sagte gælder dog ligefuldt for Byer, hvor Kørsel til *højre* er foreskrevet. Som en Gade, hvor mange af de fremstillede Tilfælde kunne tænkes at finde Sted, kan vi nævne Gothersgade med de ensidigt liggende Spor.)

At køre med Automobil i Storstadstrafikken er en Kunst, som man ikke kan lære fra i Dag til i Morgen. Ikke uden Grund foretrækker man ofte Kuske fremfor Mekanikere til at styre Automobiler af den simple Aarsag, at Kuskene er i passende Grad „gadevant", uden hvilket det er umuligt at styre et Automobil sikkert og farefrit.

Det at styre et selvbevægeligt Køretøj frembyder jo i og for sig ingen Vanskelighed. At holde fast paa Styrehjulet og dreje det fra højre til venstre er en saare simpel Manipulation, at skifte over fra en Hastighed til anden læres efter kort Tids Øvelse, Principperne for Blandingsregulering og Fortænding kan et Menneske med fem normale Sanser tilegne sig paa et Par Timer. Førerens Dygtighed ligger meget mere deri, at han rettidig kan undvige alle de Hindringer, Vejen frembyder. At undgaa Sammenstød og Ulykkstilfælde er den egentlige Kunst ved at køre. Man kunde næsten paastaa, at det at køre med Automobil er en bestandig Kamp med Fodgængere, Hestekøretøjer og elektriske Sporvogne. De udgør tilsammen den Sum af Hindringer, som stiller sig i Vejen for Automobilets hurtige Bevægelse fremad. Kun stor Øvelse og overordentlig Opmærksomhed giver efterhaanden Føreren den Selvsikkerhed, som synes næsten at udelukke Ulykkestilfælde; vi siger „næsten", thi en vis Procent af Ulykkestilfælde er jo uundgaaelig i en Storstadstrafik.

Den „gadevante" Chauffør kender man let derpaa, at han ikke gør sine Passagerer nervøse. Man faar aldrig den Følelse, at han kunde overse en Hindring, at han kører for hurtigt ind paa et andet Køretøj, eller at han truer en Fodgængers Sikkerhed. Stadig er hans Kørsel udlignet, den staar paa en vis Maade i Harmoni med den øvrige Færdsel paa Gaden. Dermed skal det ikke siges, at en saadan Chauffør kører i et Snegletempo, tværtimod, han vil komme flot afsted, men anvende største Forsigtighed, hvor det er nødvendigt. Hvis vi ikke kunde køre hurtigt med Automobilerne, var de jo overflødige; saa vilde de gammeldags Transportmidler være fuldtud tilstrækkelige, og vi behøvede ikke den nye Befordringsmaade. I at forebygge Ulykkestilfælde bestaar altsaa den egentlige Kørekunst.

Til de omtalte Hindringer i Storstadstrafikken hører vistnok i første Række de elektriske Sporvogne. Skinnebelagte Gader er i og for sig ingen Fordel for de øvrige Køretøjer, men de store elektriske Waggon'er, hvis Bevægelsesfrihed i Sideretningen hindres af Skinnerne, danner ofte en Kalamitet for den øvrige Færdsel. Sporvognens Nytte for den almindelige Færdsel er dog saa overvejende, at man nutildags simpelthen ikke kan forestille sig en Storstad uden elektrisk Sporvogn. Forøvrigt foregaar Trafikken i Almindelighed ganske glat i Gader med elektrisk Sporvogn, naar blot de andre Køretøjer tager fornødent Hensyn til Sporvejstrafikens Ejendommeligheder.

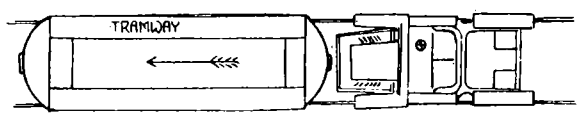


Fig. 1.

Hvad nu angaar vort specielle Tilfælde, gives der en Række principielle Forsigtighedsregler, som en Automobilstyrer, naar han møder eller indhenter elektriske Sporvogne, aldrig skulde lade ude af Agt. Mangen Ulykke lader sig derved forhindre og navnlig de Ulykker, som rammer Automobilstyreren eller i hvert Fald ender med Beskadigelse af hans Køretøj.

Til de simpleste Forskrifter for Automobilister hører det vel, ikke at køre for tæt op ad en elektrisk Sporvogn. Fig. 1 anskueliggør Fejlen. Den elektriske Sporvogn kører fremad med jævn Hastighed; dog sker det ikke saa sjældent, at dens Fører

maa bremse af al Magt. Følger Automobilet nu den elektriske Sporvogn i meget kort Afstand, vil Chaufføren ikke opdage Sporvognens pludselige Standsning, førend det allerede er for sent. Formindskelsen i Kørehastigheden indtræder ofte saa pludseligt, at Automobilstyreren umuligt kan betjene Bremserne med den nødvenige Bestemthed. Selv om han bremser, er Virkningen ikke sikker, da

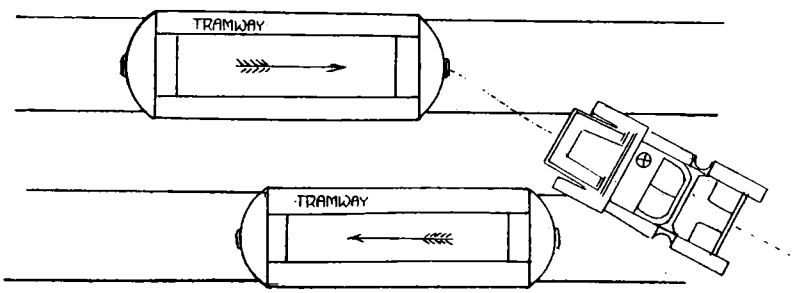


Fig. 2.

Sporvognsskinnerne ofte er vaade, saa at Automobilets Hjul skrider.

Men ikke alene denne Omstændighed skulde foranledige Automobilisten til altid at holde en passende „Respektafstand" mellem Automobilet og Sporvognen. Vil han nemlig fra Situationen i Fig. 1 køre frem bag om Sporvognen, maa han gøre det ved en meget kort Vending til højre, Fig. 2. Men det er ham umuligt at faa tilstrækkelig frit Udblik, saa at han rettidig kan bemærke et modgaaende Køretøj. Vor skematiske Fremstilling viser, hvorledes Chaufføren ved en kort Drejning til højre pludselig

stød dog næppe bevirke andet end en bøjet Forhjulsaksel for Automobilisten. Dette er dog ikke saa slemt, som det Uheld, der overgaar Automobilejeren, hvis han kommer i en Situation, som fremstillet i Fig. 3. Det er det saa meget frygtede „Smash", som Englænderne kalder det. I Fodboldsproget vilde man sige, „at lave en Sandwich". Fænomenet er det samme, som opstaar, naar man tager en Tændstikæske mellem begge Haandflader, og idet man trykker dem stærkt sammen, skyder den ene Haand frem og den anden tilbage. Tændstikæsken vil blive maset med uimodstaaelig Kraft. Saaledes gaar det ogsaa et Automobil, som kommer imellem to Sporvogne. Tilfældet er slet ikke saa sjældent, som man skulde tro. I „Allg. Automobil-Zeitung" blev engang offentliggjort et Fotografi af en lille Vogn, som var kommen i Klemme mellem to elektriske Sporvogne. Der blev ikke andet tilbage end en formløs Ruinhob. Karrosseriet maset, Hjulene splintrede, Jærndelene bøjede. Mærkværdig-

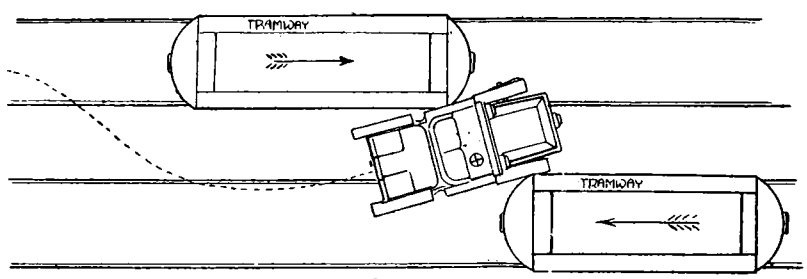


Fig. 3.

skyder frem bagved den elektriske Sporvogn, og i samme Øjeblik ser sig lige over for en mødende Sporvogn. Sammenstødet er uundgaaeligt, forudsat at det ikke lykkes Sporvognstyreren at bremse, hvilket næppe er sandsynligt paa Grund af den korte Afstand og Vanskeligheden ved hurtig at bringe en Sporvogn til Standsning.

Saafremt begge Køretøjers Hastighed kan sættes en Del ned ved Bremsning, vil dette Sammenvis forløber disse Uheld i Almindelighed uden personlig Skade for Automobilets Passagerer, hvilket maaske hidrører fra, at det pludselige Stød bliver ophævet af den modsatte Bevægelse af den elektriske Sporvogn. Man kender forskellige Tilfælde, hvor Passagererne, trods Vognens fuldstændige Ødelæggelse, er sluppet helskindet fra det med Skrækken. „Smashet" opstaar ved, at Automobilisten ikke beregner de paagældende tre Køretøjers

Hastigheder rigtigt. Det er hans Hensigt at køre hurtigt forbi Sporvognen foran ham, for ikke at blive saalænge tilbage paa Grund af den Vogn, som møder ham. Men han glemmer, at Sporvognen ogsaa bevæger sig fremad med en ret antagelig

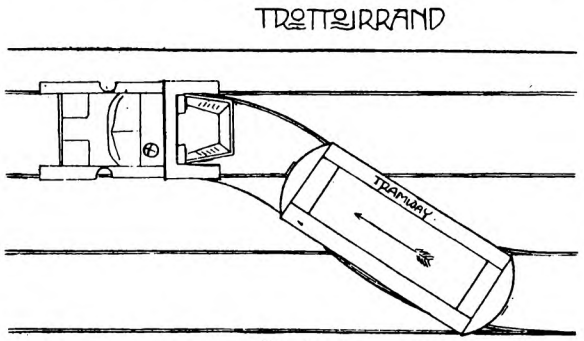


Fig. 4.

Hastighed, og at den Vej, som skal tilbagelægges, er meget større end Længden af Sporvognen. Førend det lykkes ham at komme foran, er den mødende Sporvogn allerede truende nær. Vognstyreren paa den Sporvogn, som han kører forbi, bremser sikkert ikke, da han jo ikke kan se Automobilet. Derimod kan det jo være, at Vognstyreren paa den mødende Sporvogn bremser. Under alle Omstændigheder ligger Sammenstød meget indenfor Mulighedens Grænser, og naar man ikke er ganske sikker paa, at man kommer lykkelig og vel imellem de to Sporvogne, gør man klogere i at vente med at

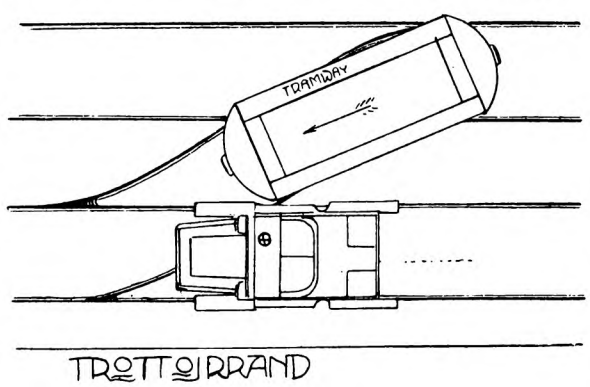


Fig. 5.

køre frem. Tidstabet, naar man ikke kører frem, vil næppe andrage et halvt Minut; Pengetabet kan derimod blive meget betydeligt, hvis man kører for sent frem.

Et særligt Kapitel er *Sporvejs-Vigesporene*, hvilket enhver, som har kørt i Automobil i en Storstad, kender af egen Erfaring. Lad os som Eksempel antage, at det drejer sig om en ganske smal Gade. Automobilisten kører efter Forskrifterne paa venstre Side; han ser den elektriske Sporvogn komme, ligeledes efter Forskrifterne, paa venstre Side. I det Øjeblik, da Automobilisten kommer i Nærheden af Vigesporet, drejer Sporvognen pludselig af til højre. Resultatet: Automobil og Sporvogn befinder sig „*corps à corps*“, og kun en hurtig Drejning af Automobilet til højre kan forhindre et Sammenstød. Den, som blot i kort Tid har styret et Automobil i Storstadstrafiken, vil sikkert have oplevet en saadan eller lignende Situation. Hyppig er Sporvognstyrerens Opførsel meget overraskende. Han synes ofte at være kemisk fri for Ansvarsfølelse, han gør hverken ved Signal eller Tegn den til venstre kørende Automobilist opmærksom paa,

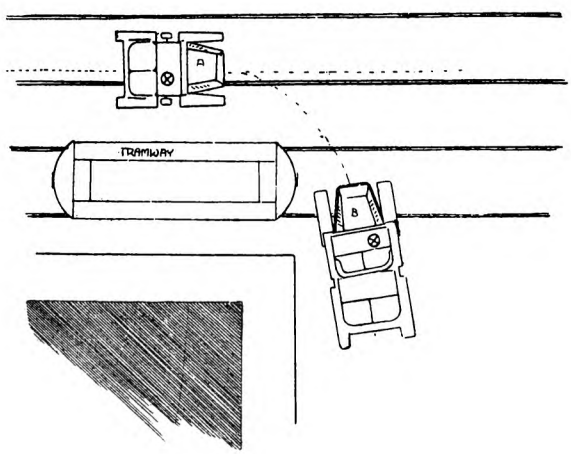


Fig. 6.

at han i næste Øjeblik vil bøje ind i hans Kørebane.

Et lignende Tilfælde fremstilles i Fig. 5, hvor Skylden for Sammenstødet rigtignok hovedsagelig maa tilskrives Automobilisten. Man ser, at Automobilet efter Forskrifterne kører tilvenstre. Sporvognen, som maaske kommer fra Remisen eller fra et smalt Stykke af Gaden, skifter fra det højre Spor over paa det forskriftsmæssige venstre. Netop i det Øjeblik, da Automobilet passerer Vigesporet, drejer Sporvognen tilside, og Automobilet slynges imod Fortovskanten. Naar Automobilisten i rette Tid bemærker, at Sporvognen drejer tilside, er det maaske endnu muligt for ham at bremse, maaske kan han ogsaa slippe bort ved hurtigt at aabne helt for Gassen. Er Fortovskanten ikke saa nær, som vist paa vor Tegning, kan Uheldet uden Vanskelighed undgaas ved en let Drejning til venstre; det er maaske endog muligt at køre op paa Fortovet.

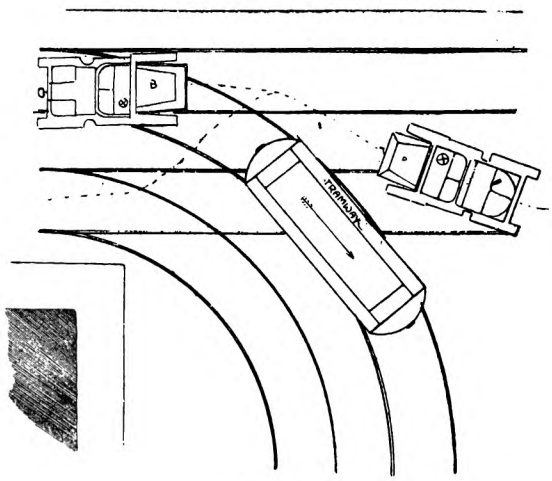


Fig. 7.

Mødet med en elektrisk Sporvogn bliver yderligere indviklet, naar der desuden er et andet Automobil i Nærheden. Dette viser Fig. 6. Automobilet B kommer ud af en Sidegade, lige i det Øjeblik Automobilet passerer Hovedgaden. Sporvognen afskærer Automobilisten, som vil køre videre efter den punkterede Linie, den fri Udsigt over Hovedgaden. Han ser derfor ikke, at der bag ved Sporvognen kommer et andet Automobil, som er betegnet med A, i Retning af den stregede Linie. Hvis ikke Automobilet B's Hastighed er tilstrækkelig ringe, er et Sammenstød meget sandsynligt.

Det samme kan man sige om den Situation, som er fremstillet skematisk i Fig 7. Sporvognen bøjer ved et Sporskifte ind i en anden Gade. Chaufføren paa Automobilet A, afventer ikke Sporvognens Forbikørsel, men styrer sit Automobil til højre for paa en vis Maade at køre udenom. Den store Sporvogn dækker Udsigten til en Del af Gaden for Automobilisten; han kan derfor først opdage det ham mødende Automobil B, efter at han allerede er kommen ind i dettes Køreretning. Tilfældet er forøvrigt ikke saa kritisk; blot begge Chauffører har en lille Smule Aandsnærværelse, kan de let komme forbi hinanden. Det er ganske vist en Betingelse, at Chaufføren B har tilstrækkelig Plads til at vige ud til venstre.

De sidste to Fremstillinger passer strengt taget ikke med Artiklens Overskrift, men de er saa typiske for Storstadstrafikken, at det vel er Umagen værd at omtale dem her. Det er flere Gange sket i de store Byer, at Automobiler er kørt paa hinanden ved Gadekrydsninger. Dette hidrører naturligvis fra utilstrækkelig Forsigtighed hos den ene eller begge Chauffører; thi naar en Automobilist, forinden han passerer en Gadekrydsning, giver Signal med Hornet, er det tilstrækkeligt for at advare en anden Automobilist, som bevæger sig mod samme Gadekrydsning. Paa Afbildningen, Fig. 8, kommer Automobilet B fra Retningen d, og Chaufføren har til Hensigt at køre videre i Retningen e. Chaufføren paa Automobilet A kommer fra Retningen d for at køre i Retningen c. Ved Skæringen træffer Automobilerne sammen. Chaufførerne har dog Aandsnærværelse nok til at gøre det eneste rigtige. De viger hurtigt ud i Retningerne e og

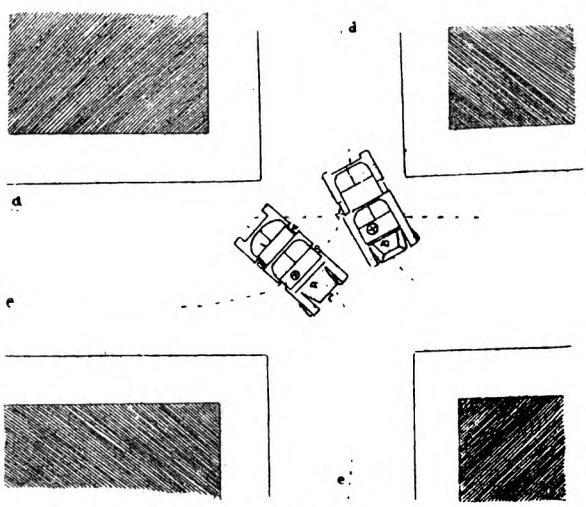
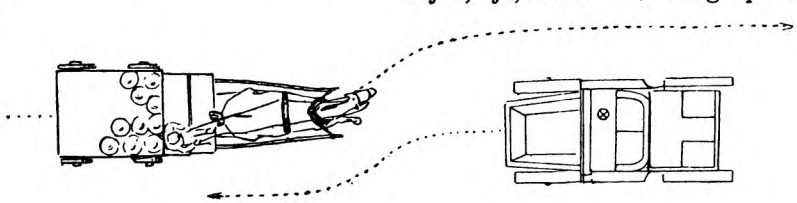


Fig. 8.

e'. Vor Fremstilling viser altsaa, om man vil, et afværget Automobiluheld.

Til Slut endnu en Fremstilling, som viser et Møde med et Hestekøretøj, som kører i fejl Side af Vejen. Dette hænder ikke alene i Storstadstrafiken, men plejer ogsaa at forekomme paa Landevejen, ja, man kan roligt paastaa, *af ti Heste-*



TRETTEBRRAND.

Fig. 9.

køretøjer kører de ni i fejl Side af Vejen. Fig. 9 gengiver en Situation, hvor Hestekusken nok lader en lille Plads være fri mellem Vognen og Fortovet, men Pladsen er for smal til at Automobilisten kan komme frem. Vilde Automobilisten allerede i god Afstand styre sit Automobil tæt op til Vejkanten i det stille Haab, at det maaske dog vilde gaa, kan han være sikker paa, at han støder sammen med Vognen. Kusken bekymrer sig nemlig ikke saa meget om Sammenstødet som Automobilisten; hans Vogn er stærkere bygget og vil derfor næppe blive beskadiget, og selv om den bliver beskadiget er Reparationsomkostningerne ikke Tale værd. *Anderledes ved Automobilet.* Det gælder altsaa at sætte List mod Dumhed eller ond Vilje. Med største Fordel styrer Automobilchaufføren sit Køretøj direkte løs paa Hesten. Instinktmæssig vil Kusken tro sit Dyr i Fare og saa hurtigt som muligt se at komme tilside. Derved opnaar Automobilisten den passende fri Bane. Hesten vil forresten af sig selv gaa af Vejen for Automobilet, som kommer imod den; de to stregede Linier paa vort Billede, viser hvilken Vej Hesten vil tage og den Vej, som bliver aaben for Automobilchaufføren.

* * *

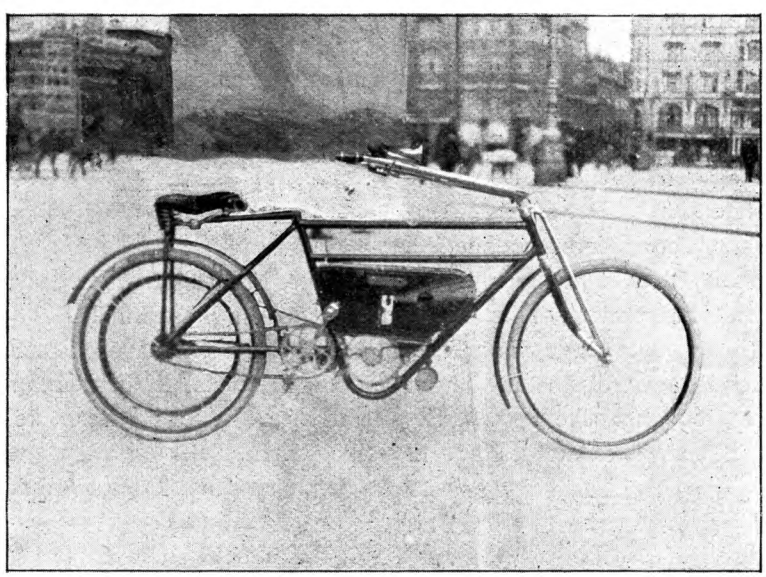
Denne lille Studie over Storstadens Bytrafik beviser tydeligt, hvor megen Erfaring en Automobilchauffør maa have, og hvor stor Forsigtighed han maa anvende. De vanskelige Situationer, hvori en Automobilist kan komme, er langt fra udtømte med de Tilfælde, vi har fremstillet, ja, vi kunde forøge denne Række med utallige Eksempler. I hvert Fald giver de et Billede af Forholdene, og vi tvivler ikke om, at mangen Begynder deraf kan høste værdifuld Lære for Praksis.

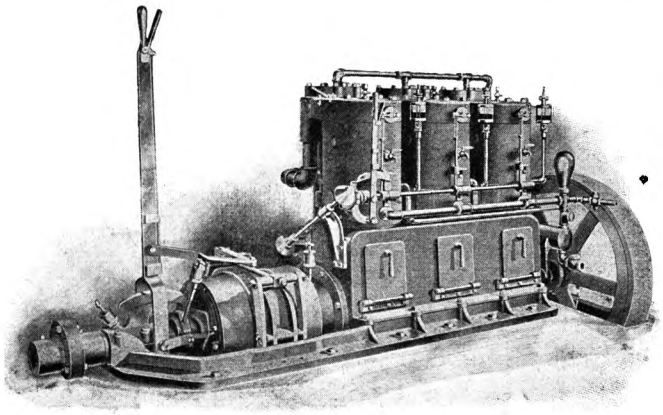
Et nyt „Luftskib".

Mange vil sikkert erindre den ejendommelige Motorcykle, som Konstruktør *Niels Petersen* ved „Humber"-Fabriken i sin Tid byggede efrer Grosserel *H. Fritsches* Planer. Paa Grund af Stellets ejendommelige, langstrakte Form, vakte denne Maskine megen Opmærksomhed og blev snart døbt „Luftskibet."

Ovenstaaende Billede viser en noget lignende Konstruktion udført af Grosserer *Carl Joh. Janssen.* Den anvendte Motor er den bekendte „Moto-Sacoche," som har deltaget og vundet snart i alle udenlandske Konkurrencer for Motorcykler.

Den lille, fikse Maskine giver Cyklen samme Hastighed som en stor 3 HK Motor og den vil sikkert, anvendt i denne nye og ejendommelige Skikkelse, finde mange Velyndere blandt dem, som nok holder af at have det rigtige „Sports-Chic" over sig.





27 HK 3-cylindret „Wolverine"-Motor.

„Wolverine-Junior" Petroleums-Baad-Motoren.

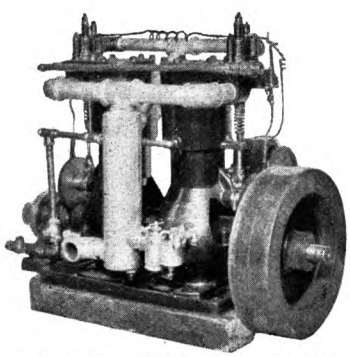
Som det vil være bekendt fra Dagbladene, havde den energiske Repræsentant for „*Wolverine Motor Works*," Hr. Grosserer *H. Jacobsen*, Vestervold 109, sidste Lørdag indbudt Repræsentanter for Pressen til at deltage i en Sejltur langs Kysten i en 34 Fods Kahyts-Motorbaad „Wolverine", udstyret med en „Junior" Petroleums-Motor.

Det nye ved disse Motorer er en Fordamper, som arbejder lige saa godt med almindelig Petroleum som med Benzin. Fordamperen er forsynet med en 3-Gangs Hane, som *enten* lukker for Brændselstilførslen, *eller* aabner for Benzin, *eller* aabner for Petroleum. Motoren sættes i Gang med Benzin; men saasnart den er naaet op paa sit normale Omdrejningsantal, slaas Hanen om til Petroleum, og det viser sig nu til almindelig Forbavselse, at Motoren langt fra at tabe i Omdrejningsantal tværtimod giver ca. 10% større Kraftudfoldelse.

Fordelen ved den nye Fordamper er dog ikke alene den større Kraft, men fremfor alt den meget betydelige, økonomiske Besparelse, idet Udgiften til Brændselsmateriale for „Junior"-Motoren ved at arbejde med Petroleum kun er 1/3 af Udgiften, naar den arbejder med Benzin.

Princippet i Fordamperen, der, som man ser af Billederne, ikke tager usædvanlig Plads op — paa den store Motor kan den ikke engang ses fra den Side, hvorfra Billedet er taget — bestaar i, at Udblæsningsgassen ledes udenom Fordamperrøret. Derfor, saasnart et Par Eksplosioner med Benzingas har ophedet Fordamperrøret, er Temperaturen høj nok til, at Petroleum'en øjeblikkelig forvandles til Gas.

Den nye Konstruktion har allerede vakt betydelig Opsigt i vore Fiskerkredse, og Firmaet er for Tiden ganske overlæsset med Ordrer paa disse Motorer.



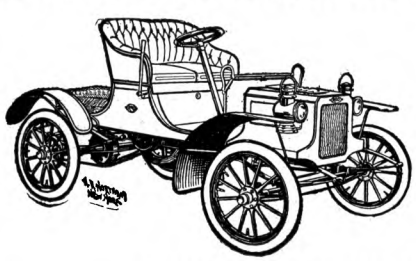
8/12 HK 1-cylindret „Junior"-Motor.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

*

Bedste amerikanske Fabrikat

*

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

Østerbrogade 6

og

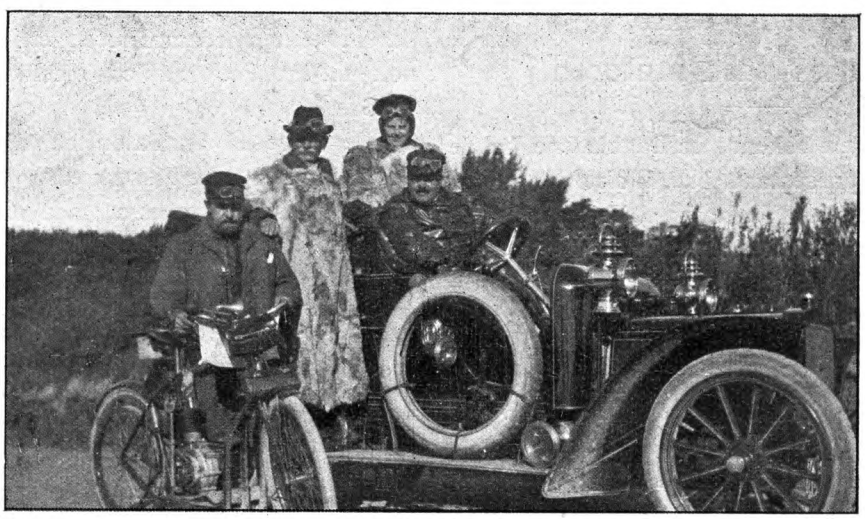
Nørrevold 12.

Rævejagt pr. Motorcykle.

Jagtiden er jo gaaet ind, og de klare Efteraarsdage indbyder stærkt til at færdes frit i Mark og Skov. Intet under da, at Ellehamister føler Jægerblodet bruse i Aarene og i stort Antal gav Møde ved den af Klubben i Søndags foranstaltede Rævejagt.

Præcis Kl. 8 om Morgenen startede „Ræven," Ingeniør Ch. v. d. Hude, forsynet med en lille Pose fuld af kulørte Papirstrimler, som han fra Tid til anden skulde kaste paa den Vej, han kørte ad. efter Ræven. Den samme Ræv viste sig imidlertid overmaade durkdreven, ja, i saa høj Grad, at det tilsidst endog lykkedes ham at komme *bagved* Forfølgerne. Han var nu allerede sikker paa at gaa af med Sejren, og styrede sin Maskine ad Hillerød til, hvor Gæstgivergaarden *„Linden"s* velbesatte Frokostbord vinkede.

Det skulde han dog ikke have gjort. Lidt før Kl. $10^1/_2$ kom han kørende ganske stille ad Landevejen fra Lynge til Hillerød. Samtidig kørte Auto-



Saasnart Ræven var ude af Syne, trak Forfølgerne, hvoriblandt fandtes Klubbens Formand, Kommandør *de Richelieu* ombord paa Overretssagfører *Meyring's* „Sunbeam," Lod om de Ruter, ad hvilken de skulde køre. Et Hold blev sendt nord paa ad Helsingør-Landevejen, et andet Hold til Hørsholm og Fredensborg, et tredje Hold til Frederikssund og endelig et fjerde — Kommandøren over Farum til Slangerup, hvor Automobilet skulde patrouillere paa de mange Korsveje, som det var meget sandsynligt Ræven maatte passere.

Et sidste Hold begav sig straks paa Sporet mobilet ad Landevejen fra Slangerup til Hillerød. De to Veje mødes ca. $^1/_2$ Mil syd for Hillerød og netop lige paa det Sted traf de to Motorkøretøjer sammen. Her var ingen Redning for Ræven. Som et Lyn slog Kommandørens Haand ned i Rævens Skulder, og vort allesteds nærværende Kamera forevigede det historiske Øjeblik.

Kl. 12 samledes hele Selskabet — 15 Personer — ved Frokosten i Hillerød, og her tilbragte man et Par meget fornøjelige Timer, yderst tilfredse med den behagelige Afveksling, som denne nye Form for Klubture frembyder.

MOTORCYKLE-REMMEN „HOUBEN"

ER ANERKENDT SOM DEN BEDSTE

Faas hos enhver Cyklehandler.

Tegn Abonnement paa MOTOR

I Kr. 25 Øre Kvartalet 20 Øre pr. Nummer

Stoewer-Drosker i Berlin.

At det ikke blot er Turistvognene og de svære Omnibusser og Lastvogne fra Firmaet *Gebr. Stoewer* i Stettin, som svarer til de skarpeste Fordringer i den daglige Drift, men at ogsaa det nævnte Firmas Automobildrosker med Rette kan kaldes virkelig første Klasses Fabrikata, fremgaar bedst af Ordlyden af efterfølgende Anbefalingsskrivelse, som nævnte Firma i Stettin nylig har modtaget:

Berlin den 2. August 1906.

D'Hrr. *Gebr. Stoewer.*

Stettin.

Som Ejer af den af Dem leverede Automobildroske Nr. 3346, som er i regelmæssig Drift i Berlin, benytter jeg gærne Lejligheden til at udtale min fulde Tilfredshed med Deres Fabrikata.

Den omtalte Vogn har nu været i Drift i flere Maaneder og har i denne Tid ikke haft den mindste Forstyrrelse, som kunde henføres til daarligt Materiale eller Konstruktionsfejl. Kort sagt, Drosken har fra første Dag og indtil nu stadig vist samme gode Resultater, og da en virkelig god Sag ogsaa fortjener Ros, skal jeg ikke undlade at anbefale Deres Mærke til Venner og Bekendte.

Samtidig beder jeg Dem godhedsfuldt meddele, om De vil levere mig endnu en Droske paa samme Salgsbetingelser og, idet jeg imødeser Deres behagelige Svar teger jeg med Højagtelse!

S. O. Laux.

Der er allerede nu leveret et stort Antal Drosker til Berlin, og de er paa Grund af deres ubetingede Paalidelighed og næsten lydløse Gang blevet overmaade populære. Det meddeles os, at Fimaet *Gebr. Stoewer* i Stettin i disse Dage har modtaget en ny Ordre paa et større Antal Drosker til Berlin.

Automobilets Anvendelse i Militærtjenesten.

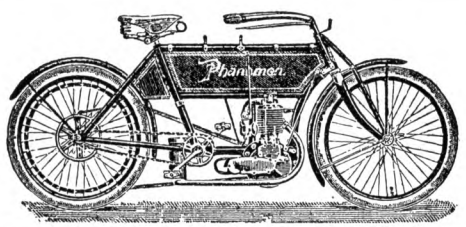
Opmærksomheden henledes paa „Motor"s næste Dobkeltnummer for 13. Oktober, som vil indeholde en udførlig Fremstilling af Automobilets Stilling i de evropæiske Militærstater.

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds).

Sp. De bedes venligst opgive mig, hvor man kan blive undervist i at køre et Automobil uden dog at skulle købe et, og Prisen for samme. *I. H. M.*

Sv. Henvend Dem til *„Dansk Automobilfabrik & Handelsaktieselskab"*, St. Kongensgade 63. Man vil der give Dem de fornødne Oplysninger.

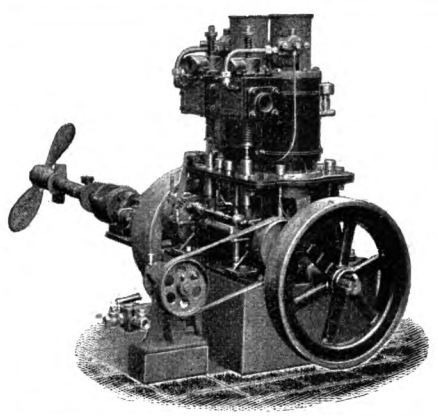


Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

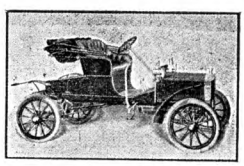
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

F. SCHMITTO

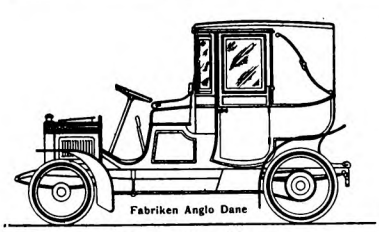
Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.



Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", H. C. Frederiksen & Søn

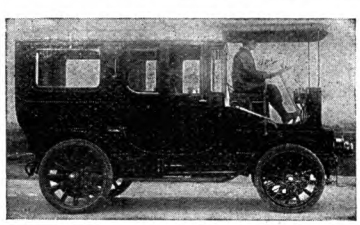
Roskildevej 39, Kbhvn. F. Telf. Valby Nr. 7.

Dansk Automobilselskab

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.